

Waalre, 21 september 2021.

Geacht college en raadsleden gemeente Waalre,

Bedankt dat u mij de gelegenheid geeft u toe te spreken. Graag wil ik uw aandacht vragen voor het volgende :

Mijn naam is _____, sinds 1943 ingezetene van de gemeente Waalre en sinds 1982 woonachtig aan de oostelijke kant van de N69 tegenover winkelcentrum Den Hof . Goed, dit gezegd hebbende, nu ter zake.

Herinrichting Eindhovenseweg.

Op de eerste plaats was ik blij dat er nu vanaf 1965 uiteindelijk een voortvarend en doordacht plan gerealiseerd ging worden in de herinrichting naar een "duurzame" Eindhovenseweg (N69). Ook ik was gecharmeerd van de wijze van presentatie. Pas toen er een visuele film aan te pas moest komen om de ingewikkelde situaties te verduidelijken, ben ik de tekeningen beter gaan bestuderen en tot andere inzichten gekomen.

Uitgangspunt van de gemeente Waalre was dat er intensief samengewerkt zou worden met een samengestelde Denktank "Eindhovenseweg"; stakeholders, omwonende en inwoners van Aalst-Waalre om oplossingen te bedenken waarmee de doelen bereikt en gerealiseerd zouden kunnen worden .

Ik ben lid van de denktankgroep Eindhovenseweg en mijn inbreng proberen te geven tijdens de sessies van de "denktank". Helaas werd mij door de projectleider verzocht om met mijn inzichten/adviezen naar de politiek te gaan.

Ik geef echter niet op, daarom sta ik hier nu weer, in het belang van ons dorp, maar ook mede namens de leden van de buurtapp, door mij opgezette appgroep "Hart voor het dorp", en als vertegenwoordiger, samen met mijn Compaan Michael Janssen, van de fietsersbond ENFB, afdeling Waalre.

Nu de herinrichting in 3 fases gerealiseerd gaat worden, mis ik een aantal cruciale verbeteringen in het ontwerp en straks de uitvoering daarvan. Dagelijks nemen vele bewoners van het oostelijke deel de oversteek van de Eindhovenseweg visa versa van het winkelcentrum Den Hof, Raadhuisstraat, Julianaweg en Mollaan. Bewoners krijgen met het oversteken nu en met het nieuwe ontwerp geen prioriteit. Voetgangers en fietsers moeten lang wachten alvorens over te kunnen steken met alle gezondheid- en veiligheidsrisico's van dien.

Gefaceerde uitvoering.

Fase 1: hier mis ik de aanbevelingen en adviezen van het "uitvoeringsplan fiets 2020-2030" van ingenieurs/adviseurs Jens'. In het ontwerp worden de vent/secundaire wegen met straatbaksteen, zichtvlak vellingkant, bestraat. (**Proces 1**) Vele fietsers ervaren dit soort klinkers als héél onprettig.

Notabene adviseert Jens in het uitvoeringsplan fiets 2020-2030 "fietsstraat met asfaltlaag in rode kleur." (Eenheid) Mocht dit te duur zijn dan adviseert het rapport stille klinkers . (Proces 2)

In het persbericht van het ED van juli 2021 "**aanpak Eindhovenseweg**" heeft ook de projectleider Toine Schoester aangegeven dat de auto op de tweede plaats komt (**Proces 3**) doch ook dit vind ik niet terug in het ontwerp.

Gezien het feit dat de Eindhovenseweg een lokale weg wordt, geef ik u **gratis** mijn volgend advies in overweging:

Als men de maximum snelheid naar 30 km/h brengt, voorbeelden (Amsterdam – Parijs – Madrid) en algemene aanbeveling van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoeksbureau Verkeersveiligheid), (**proces 4**) kan men langs de hoofdrijbaan parkeerplaatsen van 2,5 meter breed aanleggen, daarnaast een groenstrook en een rood geasfalteerd fietspad van 1,40 m (volgens norm), (**proces 5**) voorbeeld Hertogstraat/Vestdijk in Eindhoven (**proces 6**), dan houdt men aan iedere zijde 1 meter extra over voor groenvoorziening. Als men dan op de rotonde Brabantiaalaan/Raadhuisstraat (rotonde 2) een mooie fontein creëert kan men met eer Waalre een "groenfontein" noemen en heeft men een mooie entree.

Vooruitlopend op mijn punten van inzicht in de volgende fases neem ik hierbij alvast een voorschot.

Als belangrijke knelpunten in de realisatie van de volgende fases zie ik de oversteekplaatsen van de Eindhovenseweg.

In voorliggende ontwerpen zie ik geen noemenswaardige verbeteringen. Ik ben van mening dat de kosten niet in verhouding staan met de beoogde doelstellingen.

Mijn visie over deze knelpunten zijn: (**proces 7 en 8** de oversteekplaatsen van voetgangers en fietsers moeten natuurlijk aangesloten worden op voet/fietspaden)

- a. het voorrang verlenen aan het verkeer wat zich op de rotonde bevindt, wat overigens in vele dorpen en steden binnen de bebouwde kom een norm is en door Jens en SWOV geadviseerd wordt, bij de oversteek Mollaan/Voorbeeklaan (rotonde 1) proces 7, Raadhuisstraat/Brabantialaan (rotonde 2) proces 7 en Julianaweg/Wilhelminalaan (rotonde 3) proces 8.
- b. aanpassing t.a.v. de veilige en vlotte oversteek bij Den Hof. (**proces 9**) Valkenswaard heeft het roer maar meteen omgegooid. (**proces 10**)

Ondanks mijn gedetailleerde argumenten en gratis adviezen hoop ik dat ik nu wél gehoord en ondersteund word. Vele positieve reacties ontvangen van medebewoners die ook een veilige en snelle oversteek wensen, vooral de oversteek naar het winkelcentrum.

Samengevat hoofdpunten van mijn argumenten zijn :

- Dit voorstel en visie past geheel in herinrichtingsplan en visie gemeente Waalre
- Terugdringen van het aantal voertuigbewegingen
- Veilige en vlotte oversteek van bewoners van Oost naar West
- Wandelaars en fietsers hebben een verkeersprioriteit
- Gezondheid aspect ; minder fijnstof door vlotte oversteek
- Horeca en winkeliers hebben meer bezoekers
- Dorpskarakter Aalst meer sfeer
- Eerherstel "Waalre Groenfontein"
- Bus OV Halte voor de oversteek
- In mijn tekeningen in proces 7 en 8 heb ik meegenomen de voorwaarschuwingen voor de transit vrachtwagens om ze maar niet te laten aanmodderen in centrum Aalst

Tot slot; ik hoop dat u mijn bovengenoemde argumenten in de realisatie en uitvoering van herinrichting heroverweegt. Graag wil ik dat in een gesprek nader toelichten , want "duurzaam door Waalre moet ook veilig, gezond en aangenaam zijn.

Mijn devies/advies is "**Veilig – Simpel – Functioneel en Herkenbaar**"

Met vriendelijke groet ,

Situering: t.p.v. parkeervakken (elleboogverband) en verkeersdrempels

- Straatbaksteen, kwaliteit A, sortering A 4/12; Keiformaat 80 zonder afstandhouders, zichtvlak met vellingkant
Leverancier: VanderSanden - Bylandt o.g., Terra Scura zwart, 206 x 102 x 80 mm



Situering t.p.v. trottoirs, halfsteens haaks op de rijloper, evenwijdig t.p.v. inrit

- Trottoirtegels, beton 300x300x60 mm, grijs



Bijlage 3: Richtlijnen fietsstraat

Voorwaarden fietsstraat
De motorvoertuigenintensiteit is maximaal 1000 m.v.t./ etmaal. Een fietsstraat is ook mogelijk wanneer het realiseren van de een fietsstraat, in combinatie met andere maatregelen, leidt tot deze intensiteit.
Het aantal fietsers is per etmaal groter dan het autoverkeer in de straat.
Er komt geen openbaarvervoer door de straat, openbaarvervoer in de vorm van een 'buurtbus' is wel toegestaan.
De fietsstraat moet onderdeel van een fietsroute zijn of worden

Richtlijnen fietsstraat
Gesloten verharding, bij voorkeur rood asfalt toepassen
De fietsstraat moet een voorrangsweg zijn
Het profiel van de fietsstraat moet zorgen voor een verlaging van de snelheid een uniforme uitstraling hebben
De fietsstraat moet herkenbaar zijn als fietsroute

► Eindhovenseweg aangepakt

Auto's komen voortaan op de tweede plek in Aalst

Maximaal 13.500 auto's per dag op de Eindhovenseweg in Aalst. Dat wil de gemeente Waalre voor elkaar krijgen met werkzaamheden die volgend jaar plaatsvinden.

Dwayne Vrancken
dwayne.vrancken@ed.nl

Waalre/Valkenswaard

Momenteel rijden er nog tussen 21.000 en 23.000 auto's per dag over de Eindhovenseweg in Aalst. Als het aan de gemeente Waalre ligt moeten dat er na de werkzaamheden maximaal 13.500 worden. De bedoeling is dat automobilisten die vanuit Eindhoven naar Valkenswaard willen de nieuwe N69 gaan gebruiken.

Als men de snelweg afkomt richting de Burgemeester Mollaan liggen er nu nog twee rijstroken. Dat is er straks nog maar één. „De weg kan dan nog maar de helft van het verkeer aan”, legt projectleider van de gemeente Waalre Twan Schoester uit. „Dat betekent in eerste instantie filevorming en dat is natuurlijk vervelend, maar door de nieuwe N69 te gebruiken kunnen automobilisten straks zonder te wachten naar huis.”

Daarnaast moeten de rollen aan de Eindhovenseweg straks omgedraaid zijn, vertelt Schoester. Van oudsher is de Eindhovenseweg door Rijkswaterstaat ingericht als autoweg, dus moet het verkeer goed door kunnen rijden. „De focus moet naar het fietsverkeer, voetgangers en openbaar vervoer. Daarna komt de auto pas”, aldus Schoester.

Voor vrachtverkeer is er straks helemaal geen plek meer op de Eindhovenseweg. Aan de Valkenswaardseweg komt ter hoogte van de Lissevenlaan een hoogtebarrière. Vrachtwagens die vanuit Valkenswaard en Eindhoven komen aanrijden kunnen er fysiek niet meer door. Voordat zij bij de blokkering aankomen zijn ze al ruimschoots gewaarschuwd met verkeersborden.

Wethouder Jan van Burgsteden: „Voor vrachtwagens komt er een omkeermogelijkheid vanuit Valkenswaard. Komt men vanuit Eindhoven, dan kan rechtsaf geslagen worden naar de Lissevenlaan. Die fout maken vrachtwagens maar één keer, daarna zullen ze nieuwe N69 gaan gebruiken.”

Omdat de Lissevenlaan momenteel massaal gebruikt wordt als sluiproute en er ook nog te hard wordt gereden, gaat deze half juli dicht. In de nieuwe plannen van Waalre wordt de straat helemaal afgesloten voor verkeer vanuit Valkenswaard. In samenspraak met de omwonenden komt er wel een inrit voor verkeer vanuit Eindhoven.

De busbaan die nu nog aan de rechterkant van de Valkenswaardseweg ligt, komt in het midden te liggen. Bussen krijgen altijd voorrang boven auto's. De busbaan kan ook gebruikt worden door hulpdiensten.

Waalre wil de komende maanden samen met inwoners en ondernemers naar een definitief ontwerp toe werken voor de Eindhovenseweg. De gemeenteraad moet het ontwerp daarna nog vaststellen, waarna de schop begin volgend jaar definitief in de grond kan.

Infrastructuur voor voetgangers en fietsers

Samenvatting

Een veilige infrastructuur is van levensbelang voor voetgangers en fietsers. In 2010-2019 was 40% van het totale aantal verkeersdoden voetganger of fietser. Van het totale aantal ernstig verkeersgewonden was in 2018 zelfs 69% voetganger of fietser. Als rij snelheden van gemotoriseerde voertuigen bij een aanrijding hoger zijn dan 30 km/uur, is de kans groot dat voetgangers en fietsers ernstig of dodelijk letsel oplopen. De inrichting van verblijfsgebieden en woonerven moet er daarom voor zorgen dat de rij snelheid niet hoger is dan 30 km/uur.

Als de rij snelheid hoger ligt, moet langzaam verkeer met voet- en fietspaden fysiek gescheiden zijn van zwaar gemotoriseerd verkeer. Een eenrichtingsfietspad heeft de voorkeur boven een tweerichtingsfietspad omdat het laatste type fietspad het aantal ongevallen op voorrangskruispunten vergroot. Om enkelvoudige fietsongevallen te voorkomen is het belangrijk dat er geen obstakels zijn waarmee gebotst kan worden, dat het wegverloop visueel geleid is met bijvoorbeeld kant- en asmarkering op fietspaden, dat de infrastructuur voldoende breed is, dat de verharding vlak, stroef, vrij van scheuren en schoon is, en dat berm en randen vergevingsgezind zijn.

Voetgangers en fietsers steken 50km/uur-wegen bij voorkeur over op kruispunten of rotondes en daarbij zijn rotondes het meest veilig. Binnen wegvakken van 50km/uur-wegen is het voor voetgangers veiliger om over te steken op oversteekplaatsen dan daarbuiten en is dat het veiligste als de oversteekplaats met verkeerslichten is geregeld. Zebrapaden worden idealiter toegepast onder de juiste condities (bijvoorbeeld een oversteeklengte van maximaal twee rijstroken) en met aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld om de snelheid van kruisend verkeer te beperken tot maximaal 30 km/uur). De verkeersveiligheid bij geregelde oversteekplaatsen verbetert door conflictvrije regelingen toe te passen. Het veiliger is misschien veiliger voetgangerslichten, net als fietslichten, aan het begin van de oversteekplaats te plaatsen: de Maastrichtse opstelling.

Downloaden

Referentie (RIS) (/sites/default/files/export/xp_W5QAox_2021-09-16_16-09.ris)

Feiten

Hoeveel slachtoffers vallen er onder voetgangers en fietsers ?

Welke infrastructuur is er voor voetgangers en fietsers?

Welke verkeersdeelnemers mogen gebruikmaken van voetpaden, fietspaden en -stroken?

Hoe kan je infrastructuurle voorzieningen voor voetgangers en fietsers vormgeven zodat ze zo veilig mogelijk zijn?

Hoe veilig zijn zebrapaden en andere oversteekvoorzieningen?

Hoe veilig is een voetgangersgebied?

Rotondes en andere kruispunten

Samenvatting

Een kruispunt is een locatie waar wegen kruisen of splitsen en waar verkeer van weg mag verwisselen. Er zijn twee groepen kruispunten: gelijkwaardige en ongelijkwaardige. Bij gelijkwaardige kruispunten hebben bestuurders van rechts voorrang. Kruispunten kunnen verschillende vormen hebben, zoals drie-, vier- en vijftaks kruispunten, en ze kunnen op meerdere manieren ontworpen zijn. Bij een ongelijkwaardig kruispunt is de voorrang geregeld met borden, wegmarkering en/of een verkeersregelininstallatie (VRI).

Ongeveer een derde van de verkeersdoden op Nederlandse wegen valt op kruispunten. Binnen de bebouwde kom is dit bijna de helft en buiten de bebouwde kom iets minder dan een kwart. Onder fietsers en ook brom- en snorfietsers vallen relatief veel verkeersdoden op kruispunten. Een rotonde is de veiligste kruispuntvorm, omdat deze minder conflictpunten, een lagere snelheid en een kleinere impacthoek heeft dan een conventioneel kruispunt. Ook voor fietsers en voetgangers zijn rotondes veiliger dan andere kruispuntvormen, althans in Nederland. Vanuit Duurzaam Veilig worden rotondes aangeraden op punten waar twee gebiedsontsluitingswegen elkaar kruisen. In zijn algemeenheid gaat Duurzaam Veilig ervan uit dat een conflict tussen voertuigen alleen mag optreden bij geringe snelheids- en massaverschillen. Daarom zijn snelheidsremmende maatregelen nabij of op kruispunten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt altijd gewenst.

Naast kruispunten zijn er kruisingen, zowel ongelijkvloers als gelijkvloers, maar deze vallen buiten het bestek van deze factsheet. Op ongelijkvloerse kruisingen vindt geen uitwisseling van verkeer plaats en kunnen dus ook geen conflicten optreden die op kruispunten wel kunnen voorkomen. Op gelijkvloerse kruisingen wordt gekruist met faciliteiten voor ander soort verkeer, bijvoorbeeld met openbaar vervoer (zie hiervoor de SWOV-factsheet [Openbaar vervoer en spoorwegovergangen \(https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/openbaar-vervoer-en-spoorwegovergangen\)](https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/openbaar-vervoer-en-spoorwegovergangen)) of met oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers (zie hiervoor de SWOV-factsheet [Infrastructuur voor voetgangers en fietsers \(https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/infrastructuur-voor-voetgangers-en-fietsers\)](https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/infrastructuur-voor-voetgangers-en-fietsers)).

Downloaden

Referentie (RIS) (/sites/default/files/export/xp_swaoKP_2021-09-16_15-09.ris)

Feiten

Wat verstaan we onder een kruispunt?

Welke typen kruispunten kunnen we onderscheiden?

Hoeveel slachtoffers vallen er bij ongevallen op kruisingen?

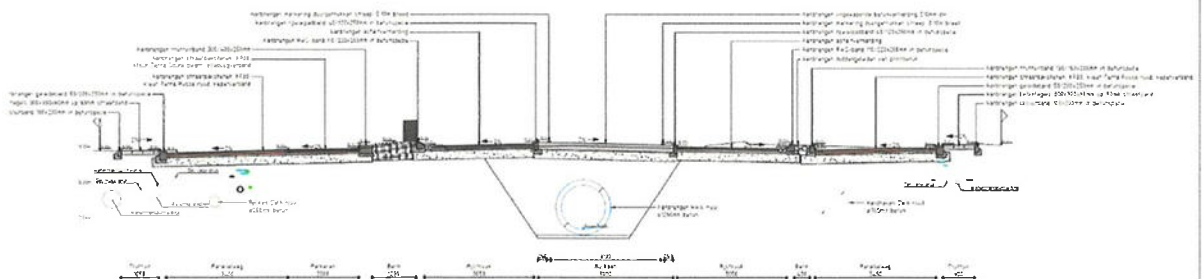
Wat is het ideale kruispunt volgens Duurzaam Veilig?

Welke kruispunttypen zijn het veiligst?

Welke eisen zijn er voor het ontwerp van kruispunten?



Deelgebied 1 Concept dwarsprofiel



Figuur 1: Concept dwarsprofiel deelgebied 1, WAL104.003

Materialisatiebeschrijving

De hoofdrijbaan wordt opnieuw ingericht en voorzien van zwart asfalt. De in het midden gelegen busbaan is voorzien in grijs beton, gescheiden van de rijbaan door overrijdbare banden. De naast gelegen parallelwegen worden opnieuw ingericht en uitgevoerd in gebakken klinkers. Ook de parkeerplaatsen worden uitgevoerd in gebakken klinkers. De trottoirs worden voorzien van grijze betontegels.

Vrijliggende fietspaden worden voorzien van rood asfalt met uitzondering van daar waar ze boven een belangrijke leiding liggen, daar is voorzien in rode betontegels.

Qua gebakken materialen en kleurstelling is aansluiting gezocht bij het plein in Waalre Dorp.

Als verbijzondering is gekozen om aan de westzijde een brede groenberm te ontwikkelen. De keuze voor eenzijdig maakt dat de groenstrook robuust kan worden uitgevoerd en voldoende breed is om laanbeplanting en afschermende haag terug te plaatsen.

De bestaande bomen in het nieuwe profiel zijn niet te integreren in het nieuwe ontwerp. In het nieuwe ontwerp is aansluiting gezocht bij het ontwikkelbeeld voor het centrum van Aalst qua beplanting en bomen. We streven naar een robuust groenbeeld met laankarakter. Deelgebied 1 is gelegen buiten het centrumgebied van Aalst en krijgt een meer dorps groenbeeld dat aansluit bij het landschappelijke buitengebied. We richten de groenbermen van deelgebied 1 hoofdzakelijk in als bloemrijk gras met solitaire bomen van verschillende grootte. Tussen de parkeervakken wordt gewerkt met lage sierheesters als bodembedekker. Ook is het beplantingsplan afgestemd op de te handhaven beplanting binnen de openbare ruimte.

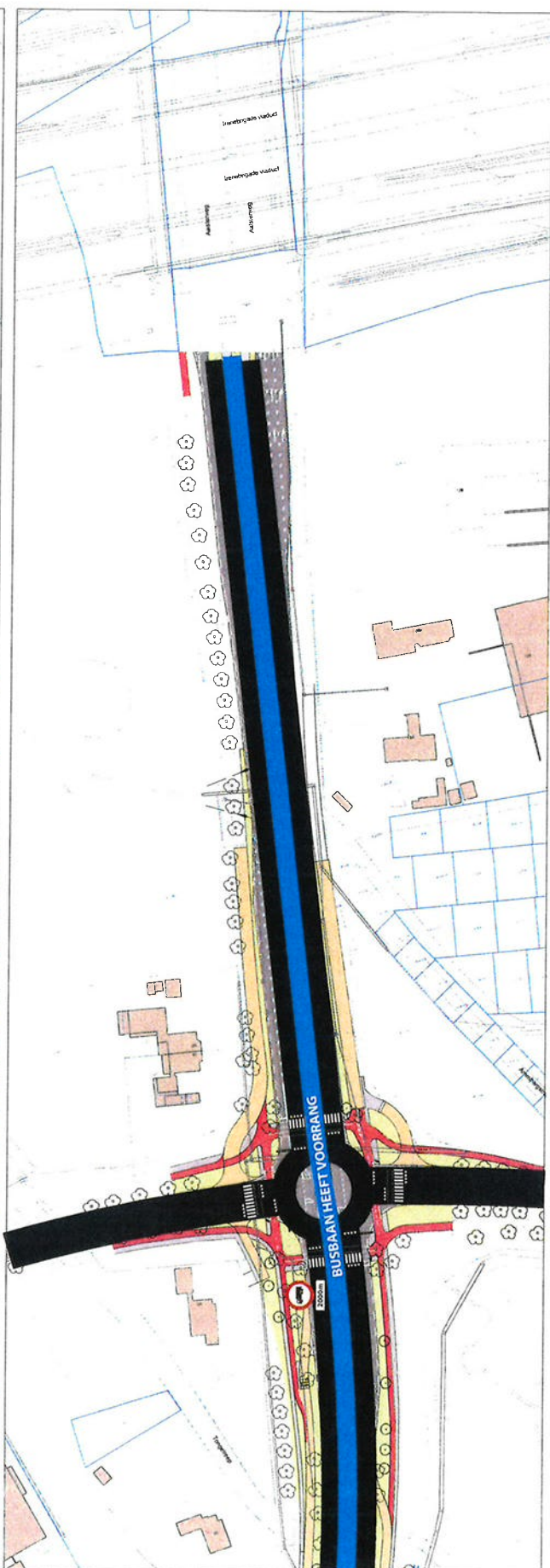
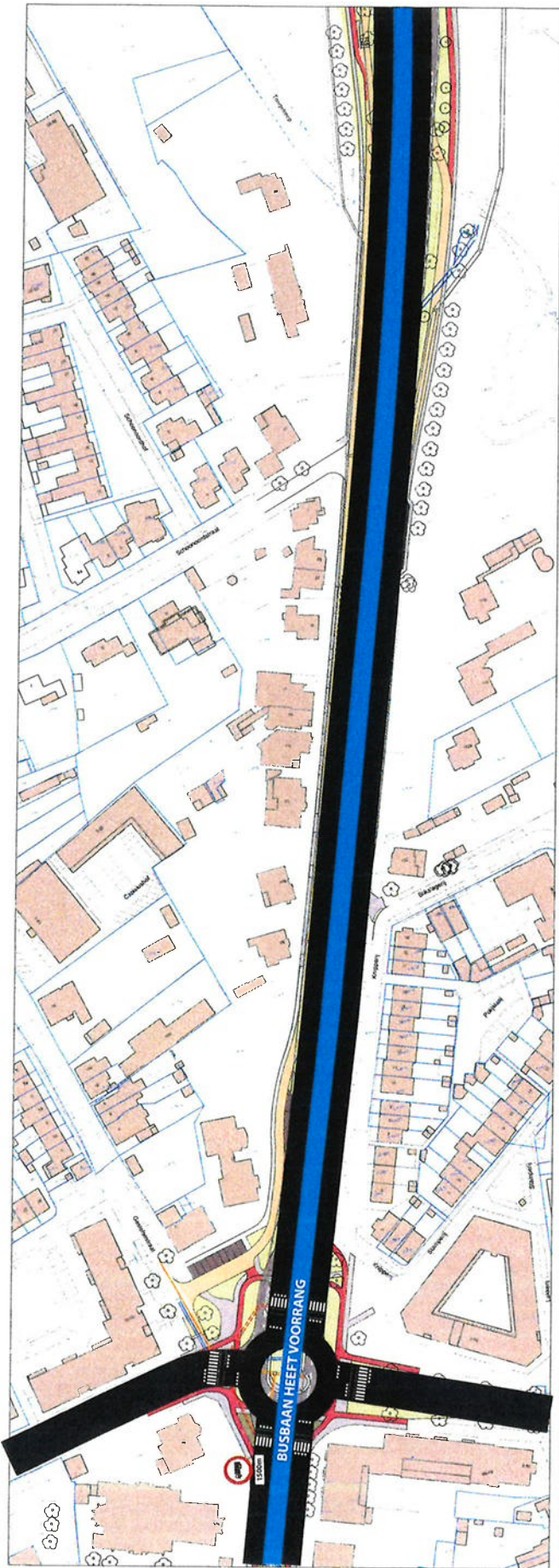
In de uitwerking is gekozen voor meerdere verschillende boomsoorten om enerzijds de biodiversiteit (bomen die hiermee zorgen voor een variatie en gebruik door verschillende dier- en insectensoorten inzake leefgebied en voedselvoorziening in de vorm van bestuiving/voedsel) en anderzijds de kwetsbaarheid voor ziekten en plagen hierdoor verminderen.

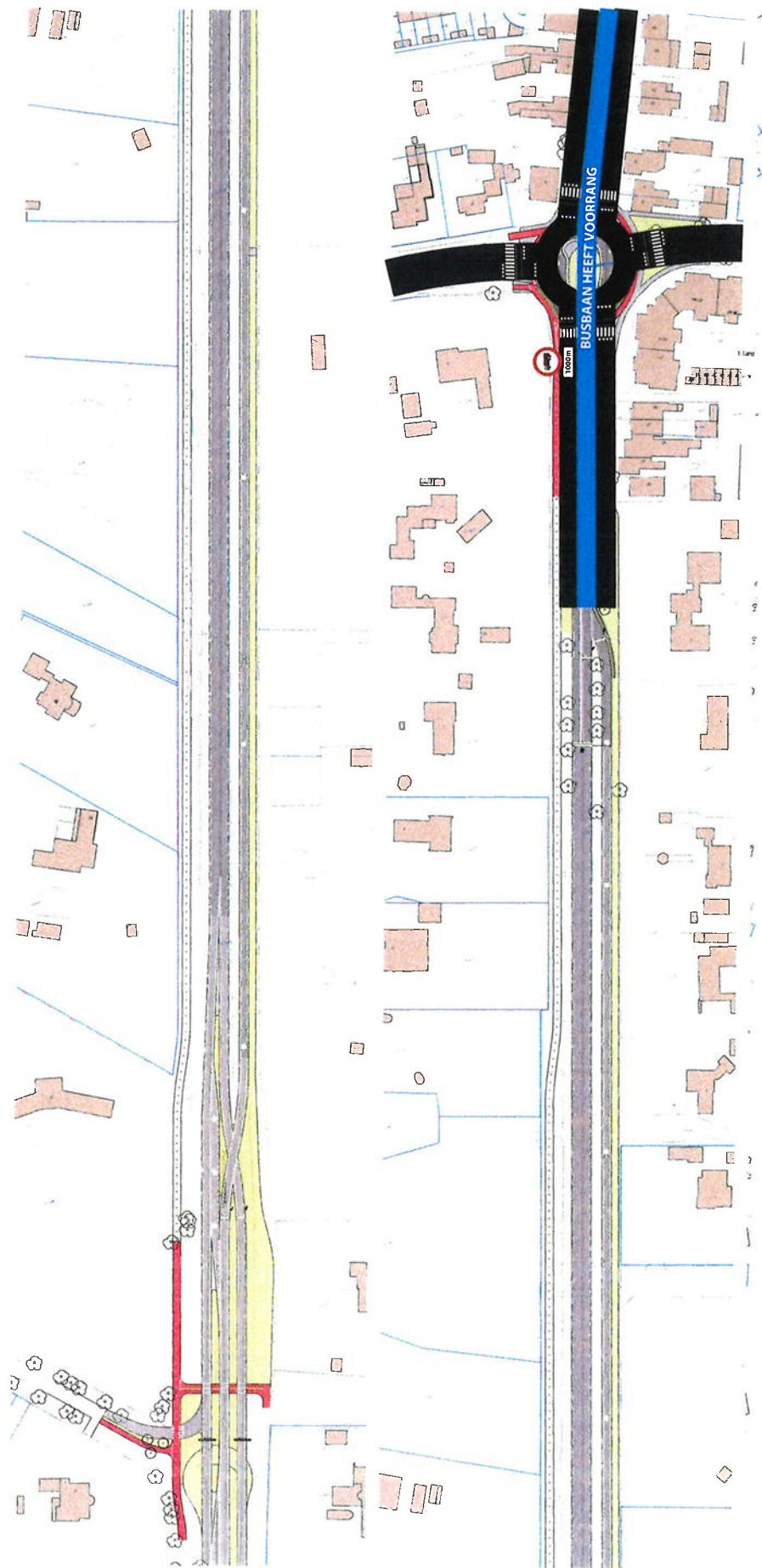
6

GEMEENTE
WATERRE











g

Hier werken we aan een nieuw centrum

We werken aan meer sfeer en meer beleving in het centrum. En meer plaats voor voetgangers en fietsers. Daarom gaan verschillende straten, pleinen en parkeerterreinen op de schop.

Natuurlijk kan dit leiden tot overlast, dat is niet te voorkomen. Mocht dat zo zijn, dan onze excuses. Maar het is de moeite waard op weg naar een nieuw centrum voor Valkenswaard!

Wilt u meer weten over de plannen in het centrum? Kijk op www.valkenswaard.nl/masterplan



GEMEENTE
VALKENSWAARD

